

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 2000-294254

(43)Date of publication of application : 20.10.2000

(51)Int.CI.

H01M 8/02

H01M 8/10

(21)Application number : 11-097336

(71)Applicant : TOSHIBA CORP

(22)Date of filing : 05.04.1999

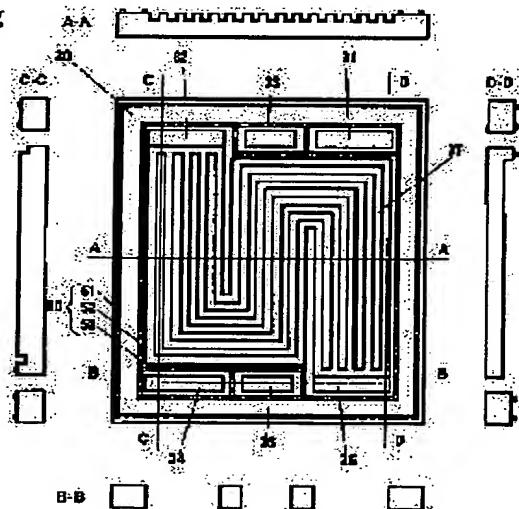
(72)Inventor : OMA ATSUSHI
KOGAMI TAIJI
MUNEUCHI ATSUO
HORI MICHIO

(54) SOLID HIGH POLYMER FUEL CELL

(57)Abstract:

PROBLEM TO BE SOLVED: To provide a solid high polymer fuel cell excellent in workability in manufacturing and capable of saving a manufacturing cost, while maintaining high performance.

SOLUTION: A pair of a fuel electrode and an oxidizer electrode are disposed on both surfaces of a solid high polymer electrolyte membrane to form a membrane electrode complex. The membrane electrode complex is sandwiched by a separator for fuel gas and a separator for oxidizer gas 30, and a separator for cooling water is superimposed on it, to form an unit cell. A fuel cell stack is formed by laminating the unit cells. A packing 50 of vulcanized rubber is integrated in each separator by vulcanizing adhesion. The packing 50 comprises an external frame part 51 formed at the inner rim of the outer peripheral part in each separator, an internal frame part 52 surrounding supply holes, exhaust holes and a current collecting part with a passage groove, and a partition part 53 surrounding the periphery of supply holes and exhaust holes for other role than that of each separator.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination] 24.02.2005

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's decision]

of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's
decision of rejection]

[Date of extinction of right]

Copyright (C) 1998,2003 Japan Patent Office

【特許請求の範囲】

【請求項1】 固体高分子膜の両面に、触媒層を含む一对の電極をそれぞれ配置してなる単位電池を、ガス不透過性で導電性の材料から成るセバレータによって挟持した固体高分子型燃料電池において、前記セバレータには、流体をシールする加硫ゴム製のパッキングが一体化されていることを特徴とする固体高分子型燃料電池。

【請求項2】 前記セバレータには凹部が形成され、前記パッキングは前記凹部に嵌め込まれていることを特徴とする請求項1記載の固体高分子型燃料電池。

【請求項3】 前記パッキングがエチレンプロピレンゴムであることを特徴とする請求項1又は請求項2記載の固体高分子型燃料電池。

【請求項4】 前記パッキングがシリコーンゴムであることを特徴とする請求項1又は請求項2記載の固体高分子型燃料電池。

【請求項5】 前記パッキングが水素化ニトリルゴムであることを特徴とする請求項1又は請求項2記載の固体高分子型燃料電池。

【請求項6】 前記パッキングが、加硫接着によりセバレータと一体化されていることを特徴とする請求項1～5のいずれか1項に記載の固体高分子型燃料電池。

【請求項7】 前記パッキングが、耐熱性両面テープによりセバレータと一体化されていることを特徴とする請求項1～5のいずれか1項に記載の固体高分子型燃料電池。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】 本発明は、イオン伝導性を有する固体高分子を電解質とする固体高分子型燃料電池に関する。

【0002】

【従来の技術】 近年、高効率のエネルギー変換装置として、燃料電池が注目を集めている。この燃料電池には多様な種類があるが、中でも、電解質としてプロトン伝導性を有する固体高分子電解質膜を用いた燃料電池は、小型軽量で出力密度が高く、構造が簡単で電解質が腐食性でないため耐久性に優れるなどの利点を有しているため、宇宙用や車両用などの電源として注目されている。

【0003】 かかる固体高分子型燃料電池として従来から用いられているものの一例を、図9～16を参照して以下に説明する。まず、電解質と電極から成る膜電極複合体Sの構成を、図9及び図10に示す。なお、図9は断面図、図10は平面図である。すなわち、図9に示すように、膜電極複合体Sは、高分子電解質膜1を一对のシート状の燃料極2及び酸化剤極3で挟持することにより構成され、その厚みは概略1mm以下となっている。高分子電解質膜1としては、バーフルオロカーボンスルホン酸膜（例えば、商品名：ナフィオン、デュポン社

製）などが用いられる。燃料極2及び酸化剤極3は、白金などの触媒を有する多孔質電極である。

【0004】 通常の高分子電解質膜1、燃料極2及び酸化剤極3のシート形状は、図10に示すように、矩形であり、燃料極2及び酸化剤極3の面積は発電に必要な電流値と、単位面積当たりの電流値である電流密度とによって決まる。通常は、概略100cm²以上、すなわち1辺10cm以上の大きさである。また、高分子電解質膜1は、燃料極2と酸化剤極3とにそれぞれ供給されるガスの混合を防ぐ役割もあるため、高分子電解質膜1の面積は、燃料極2若しくは酸化剤極3の面積よりも大きく形成されている。

【0005】 そして、図11に示すように、燃料極2と酸化剤極3の外側には、セバレータ4が配置されている。セバレータ4は、まず、上記のような構成の膜電極複合体Sから電流を取り出す集電体としての役割を有する。このため、セバレータ4には、導電性、気密性、耐熱性、加工性、強度等に優れていることが要求される。従って、セバレータ4としては、例えば、高密度のカーボンプレートや耐食処理を施した金属板などが用いられている。そして、セバレータ4には、電池反応に必要な燃料ガス及び酸化剤ガスを燃料極2及び酸化剤極3に供給するために、多数の燃料ガス流路溝5及び酸化剤ガス流路溝6が、燃料極2及び酸化剤極3の面と平行に形成されている。

【0006】 かかるセバレータ4を酸化剤極3と接する面から見た平面図を図12に示し、図12のX-X方向断面図を図13に示す。この図12及び図13に示すように、セバレータ4の端部には、燃料ガス供給孔7、燃料ガス排出孔8、酸化剤ガス供給孔9、酸化剤ガス排出孔10、冷却水供給孔11及び冷却水排出孔12が設けられている。燃料ガス供給孔7及び燃料ガス排出孔8は、各膜電極複合体Sに燃料ガスを供給及び排出するために設けられ、互いに燃料ガス流路溝5によって結ばれている。酸化剤ガス供給孔9及び酸化剤ガス排出孔10は、各膜電極複合体Sに酸化剤ガスを供給及び排出するために設けられ、互いに酸化剤ガス流路溝6によって結ばれている。

【0007】 また、燃料ガス及び酸化剤ガスの混合や外部への漏れを防ぐため、シール材としてパッキング13が用いられている。このパッキング13の配置構成を、図14及び図15を参照して説明する。なお、図14は、酸化剤極3と接する面から見たセバレータ4及びパッキング13の平面図であり、図15は、図14のY-Y方向断面図である。すなわち、図14に示すように、パッキング13は、セバレータ4の縁部、各ガス流路溝の周囲、各供給孔及び各排出孔の周囲に配設されている。このパッキング13は、図15に示すように、セバレータ4とは別々の部品であり、積層時に重ね合わせられている。これらのパッキング13としては、耐熱性、シ-

ル性、耐水性等が必要とされ、例えば、フッ素ゴム系Oリングなどが用いられる。

【0008】さらに、1つの膜電極複合体Sから生じる起電力は1V以下と小さいため、図16に示すように、膜電極複合体S、セバレータ4及びパッキング13から成る単位電池14を積層し、直列に接続することにより燃料電池スタックを構成し、起電力を高くしている。この際、セバレータ4及びパッキング13は、隣接する膜電極複合体Sの間に挟まれる。

【0009】

【発明が解決しようとする課題】しかしながら、上記のような構成の固体高分子型燃料電池には、以下のような問題があった。すなわち、多数の単位電池14を積層して燃料電池スタックを製作する場合、セバレータ4とパッキング13が、別々の部品であるために、積層時にずれが生じる可能性があるとともに、正確な積層に多くの時間を要することになる。

【0010】本発明は、上記のような従来技術の問題点を解決するために提案されたものであり、その目的は、高性能を維持しつつも、製造時の作業性に優れ、製造コストを節約することができる固体高分子型燃料電池を提供することにある。

【0011】

【課題を解決するための手段】上記の目的を達成するために、本発明は、固体高分子膜の両面に、触媒層を含む一对の電極をそれぞれ配置してなる単位電池を、ガス不透過性で導電性の材料から成るセバレータによって挟持した固体高分子型燃料電池において、以下のような技術的特徴を有する。

【0012】すなわち、請求項1記載の発明は、前記セバレータには、流体をシールする加硫ゴム製のパッキングが一体化されていることを特徴とする。以上のような請求項1記載の発明では、多数の単位電池を積層して、燃料電池スタックを製作する場合に、セバレータと加硫ゴム製パッキングとが一体化されているので、パッキングを別体とした場合に発生しやすいズレが防止され、積層時の作業性が向上し、製作時間が大幅に短縮化される。

【0013】請求項2記載の発明は、請求項1記載の固体高分子型燃料電池において、前記セバレータには凹部が形成され、前記パッキングは前記凹部に嵌め込まれていることを特徴とする。以上のような請求項2記載の発明では、パッキングの位置が凹部によって確実に固定されるので、単位電池を積層して締め付けた場合であっても、パッキングのズレの発生がなく、作業性と健全性がより一層向上する。

【0014】請求項3記載の発明は、請求項1又は請求項2記載の固体高分子型燃料電池において、前記パッキングがエチレンプロピレンゴムであることを特徴とする。請求項4記載の発明は、請求項1又は請求項2記載

の固体高分子型燃料電池において、前記パッキングが、シリコーンゴムであることを特徴とする。請求項5記載の発明は、請求項1又は請求項2記載の固体高分子型燃料電池において、前記パッキングが水素化ニトリルゴムであることを特徴とする。以上のような請求項3～5記載の発明では、パッキングに、エチレンプロピレンゴム、シリコーンゴム若しくは水素化ニトリルゴム（水素添加ニトリルゴム）を用いているので、フッ素ゴムを用いた場合と比較して、同程度のシール性を実現しつつ、

10 材料コストを飛躍的に低減することができる。

【0015】請求項6記載の発明は、請求項1～5のいずれか1項に記載の固体高分子型燃料電池において、前記パッキングが、加硫接着によりセバレータと一体化されていることを特徴とする。以上のような請求項6記載の発明では、パッキングの成型と同時に、セバレータとの一体化が実現できるので、作業性が向上する。

【0016】請求項7記載の発明は、請求項1～5のいずれか1項に記載の固体高分子型燃料電池において、前記パッキングが、耐熱性両面テープによりセバレータと一体化されていることを特徴とする。以上のような請求項7記載の発明では、従来技術と同程度のシール性を実現しつつ、セバレータとパッキングとの一体化を容易に行うことができ、作業性が向上する。

【0017】

【発明の実施の形態】（1）第1の実施の形態

1-1. 構成

請求項1、請求項3及び請求項6記載の発明に対応する実施の形態を、図1～5を参照して以下に説明する。すなわち、図1に示すように、本実施の形態における固体高分子型燃料電池の単位電池は、燃料ガス用セバレータ20と酸化剤ガス用セバレータ30によって膜電極複合体Sを挟持し、燃料ガス用セバレータ20の背面に冷却水用セバレータ40を配置し、これらの間に流体シール用のパッキング50を配設することによって構成されている。

【0018】燃料ガス用セバレータ20、酸化剤ガス用セバレータ30及び冷却水用セバレータ40は、例えば、外形寸法230×236mmのカーボン材を用いる。これらの燃料ガス用セバレータ20、酸化剤ガス用セバレータ30及び冷却用セバレータ40には、図2に示すように、それそれにおける一方の端部に厚さ方向に貫通した燃料ガス供給孔21、31、41、酸化剤ガス供給孔22、32、42、冷却水供給孔23、33、43が設けられ、他方の端部に厚さ方向に貫通した燃料ガス排出孔24、34、44、酸化剤ガス排出孔25、35、45、冷却水排出孔26、36、46が設けられている。なお、膜電極複合体Sにも、上記の供給孔及び排出孔に対応する燃料ガス供給孔S1、酸化剤ガス供給孔S2、冷却水供給孔S3、燃料ガス排出孔S4、酸化剤ガス排出孔S5、冷却水排出孔S6が形成されている。

【0019】また、上記の各セバレータの片面には、蛇行状の流路溝が形成されている。つまり、燃料ガス用セバレータ20における膜電極複合体S側の面には、燃料ガス供給孔21と燃料ガス排出孔24とを結ぶ複数本の蛇行溝である燃料ガス流路溝27が形成されている。また、酸化剤ガス用セバレータ30における膜電極複合体S側の面には、酸化剤ガス供給孔32と酸化剤ガス排出孔35を結ぶ複数本の蛇行溝である酸化剤ガス流路溝37が形成されている。そして、冷却用セバレータ40における酸化剤ガス用セバレータ30側の面には、冷却水供給孔43と冷却水排出孔46とを結ぶ冷却水流路溝47が形成されている。

【0020】さらに、パッキング50は、耐熱性E P D M（エチレン・プロピレン・ジェンモノマー（例えば、東京ゴム製品工業株式会社製、ゴム硬度Hs60））が用いられ、各セバレータ20、30、40に加硫接着によって一体化されている。加硫接着条件としては、例えば、圧力60 kgf/cm²、温度170°C、保持時間15分とする。

【0021】このパッキング50は、各セバレータにおける外周部の内縁に形成された外枠部51、供給孔、排出孔及び流路溝のある集電部を囲む内枠部52と、各セバレータの役割以外の供給孔及び排出孔の周囲を囲む仕切部53によって構成されている。例えば、図3に示すように、酸化剤ガス用セバレータ30の場合には、燃料ガス供給孔31、冷却水供給孔33、燃料ガス排出孔34及び冷却水供給孔36は、それぞれ仕切部53によって仕切られ、酸化剤ガス流路溝37を流通している酸化剤ガスの流入が防止されている。

【0022】1-2. 作用効果

以上のような本実施の形態の作用効果を、従来技術との比較試験の結果に基づいて説明する。

【0023】1-2-1. 試験対象の仕様

試験に用いた本実施の形態の単位電池をA、従来技術の単位電池による比較例をBとする。ここで、本実施の形態の単位電池Aの構成は、上述の通りであるが、比較例としての従来の単位電池Bは、図4及び図5に示すように、各セバレータ20、30、40とパッキング50とを、それぞれ別パーツとしたものである。パッキング50としては、耐熱性、耐久性等に優れたフッ素ゴム系のOリング状パッキングを用いた。その他の構成は、単位電池Aと同様である。

【0024】また、単位電池Aを積層して燃料電池スタックC、単位電池Bを積層して燃料電池スタックDをそれぞれ製作した。燃料電池スタックC、Dにおいては、単位電池A、Bを直列に積層した個数は共に200であり、冷却水セバレータ40と酸化剤ガスセバレータ30は、それぞれの背面同士を一体化したものを用いることにより、流体シール性、電気伝導性を維持している。

【0025】1-2-2. 単位電池のガスリークチェック

かかる単位電池A及び単位電池Bの製作後、まず、発電前にガスの電池外部へのリークアウトチェックを行った。このチェックは、冷却水系に栓をし、燃料極系-酸化剤極系に不活性ガスである窒素ガスを封入し、両極同時に圧力3ataまで昇圧し、それぞれ栓をして1時間保持するものである。その結果、1時間後も燃料極系-酸化剤極系共に3ataを維持しており、ガスのリークアウトは認められなかった。

【0026】次に、単位電池A及び単位電池Bにおける燃料極系-酸化剤極系のクロスリークチェックを行った。このチェックは、冷却水系に栓をし、燃料極系には不活性ガスであるヘリウムを1N1/mi n、酸化剤極系には窒素ガスを3N1/mi n流し、酸化剤極系出口でガスをサンプリングして質量分析器にてヘリウムの濃度を測定するものである。ガス圧力は共に3ataとした。その結果、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約4000ppmとなった。

【0027】1-2-3. 単位電池の発電試験

このような単位電池Aを、配管・配線し、発電試験を行った。運転条件は、ガス圧力1ata、電流密度0.2A/cm²、燃料ガスには水素ガス、酸化剤ガスには空気、燃料利用率70%、酸化剤利用率40%として行った。開路電圧（OCV）の初期値は0.955Vであった。

【0028】この条件下で連続発電を行い、2000時間後にOCVを測定したところ、0.954Vであり、初期値をほぼ再現した。この時点で、一旦発電試験を中止し、上記に示すクロスリークチェックを同条件下で行ったところ、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約3500ppmとなった。このように、単位電池の試験では、単位電池A及び単位電池Bとともに同様の特性が再現された。

【0029】1-2-4. 電池スタックのガスリークチェック

次に、燃料電池スタックC、Dについて、発電前にガスの電池外部へのリークアウトチェックを行った。このチェックも、冷却水系には栓をし、燃料極系-酸化剤極系に不活性ガスである窒素ガスを封入し、両極同時に圧力3ataまで昇圧し、それぞれ栓をして1時間保持することにより行った。その結果、燃料スタックC、Dは、共に1時間後も、燃料極系-酸化剤極系共に3ataを維持しており、ガスのリークアウトは認められなかった。

【0030】また、燃料電池スタックC、Dの燃料極系-酸化剤極系のクロスリークチェックを行った。このチェックは、燃料電池スタックC、Dの燃料極系に、不活性ガスであるヘリウムを200N1/mi n、酸化剤極系に窒素ガスを600N1/mi n流し、酸化剤極系出口でガスをサンプリングしてヘリウムの濃度を測定する

ことにより行った。ガス圧力は、共に3atmとした。その結果、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は燃料電池スタックC、D共に約4000ppmとなった。

【0031】1-2-5. 燃料電池スタックの発電試験
以上のような燃料電池スタックC、Dを配管・配線し、発電試験を行った。運転条件は、ガス圧力1atm、電流密度0.2A/cm²、燃料ガスには水素ガス、酸化剤ガスには空気、燃料利用率70%、酸化剤利用率40%として行った。開路電圧(OCV)の200セル平均の初期値はスタックCで0.953V、スタックDで0.955Vであった。

【0032】この条件下で連続発電を行い、500時間後にOCVを測定したところ、燃料電池スタックCで0.952V、燃料電池スタックDで0.953Vであり、初期値をほぼ再現した。この時点で一旦発電試験を中止し、上記に示すクロスリークチェックを同条件下で行ったところ、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は燃料電池スタックC、D共に約3500ppmとなった。このように、燃料電池スタックCによると、従来の仕様の燃料電池スタックDとほぼ同様の特性を再現できる。

【0033】一方、パッキング一体化のセバレータを用いた燃料電池スタックCにおけるコストは、パッキングとセバレータとを別部材とした燃料電池スタックDにおけるコストのおよそ半分であり、部品代で約50%のコストダウンが実現できる。また、燃料電池スタックC、Dを積層するために要する時間は、燃料電池スタックCで約3日間、燃料電池スタックDで約1週間であり、1日当たりのマンパワーは互いに等しいことから、人件費としては、およそ50%以上のコストダウンが実現できる。以上のことから、本実施の形態によれば、従来技術と同様の特性を維持しながら、従来技術よりも飛躍的なコストダウンを達成することができる。

【0034】(2) 第2の実施の形態

2-1. 構成

請求項1、請求項2、請求項3及び請求項6記載の発明に対応する実施の形態を、図6及び図7を参照して以下に説明する。すなわち、本実施の形態は、燃料ガス用セバレータ20、酸化剤ガス用セバレータ30及び冷却用セバレータ40において、パッキング50が一体化されている個所の断面形状が、図7に示すように、凹形状にすることにより、加硫接着面積を増大させて、パッキング50の位置決めを確実にし、電池を締め付けた際のパッキング50のズレを防止している。その他の構成は、上記の第1の形態と同様である。

【0035】2-2. 作用

以上のような本実施の形態の作用効果を、従来技術との比較試験の結果に基づいて説明する。

【0036】2-2-1. 試験対象の仕様

試験に用いた本実施の形態の単位電池をE、単位電池Eにより製作した燃料電池スタックをFとする。燃料電池

スタックFは、単位電池Eを用いた以外は、燃料電池スタックCと同様の仕様とする。

【0037】2-2-2. 単位電池のガスリークチェック

かかる単位電池Eの製作後、まず、発電前に、上記の第1の実施の形態と同様の条件で、ガスの電池外部へのリークアウトチェックを行った。その結果、1時間後も燃料極系-酸化剤極系共に3atmを維持しており、ガスのリークアウトは認められなかった。また、燃料極系-酸化剤極系のクロスリークチェックを、上記の第1の実施の形態と同様の条件で行った。その結果、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約3700ppmとなった。

【0038】2-2-3. 単位電池の発電試験

以上のような単位電池Eを配管・配線し、発電試験を行った。運転条件は、上記の第1の実施の形態と同様である。なお、開路電圧(OCV)の初期値は0.956Vであった。この条件下で連続発電を行い、2000時間後にOCVを測定したところ、0.955Vであり、初期値をほぼ再現した。この時点で一旦発電試験を中止し、上記に示すクロスリークチェックを同条件下で行ったところ、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約3300ppmとなった。このように、単位電池Eの試験では、単位電池A、Bの結果をほぼ再現しており、クロスリークチェック量は更に低減している。

【0039】2-2-4. 電池スタックのガスリークチェック

次に、燃料電池スタックFに関して、上記の第1の実施の形態と同様の条件で、発電前にガスの電池外部へのリークアウトチェックを行った。その結果、1時間後も燃料極系-酸化剤極系共に3atmを維持しており、ガスのリークアウトは認められなかった。また、燃料電池スタックFに関して、上記の第1の実施の形態と同様の条件で、燃料極系-酸化剤極系のクロスリークチェックを行った。その結果、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約3700ppmとなった。

【0040】2-2-5. 燃料電池スタックの発電試験
以上のような燃料電池スタックFを配管・配線し、発電試験を行った。運転条件は、上記の第1の実施の形態と同様である。なお、開路電圧(OCV)の200セル平均の初期値は0.954Vであった。この条件下で連続発電を行い、500時間後にOCVを測定したところ、0.956Vであり、初期値をほぼ再現した。この時点で一旦発電試験を中止し、上記に示すクロスリークチェックを同条件下で行ったところ、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約3300ppmとなった。このように、燃料電池スタックFによると、従来の仕様の燃料電池スタックDとほぼ同様の特性を再現した。

【0041】一方、パッキング一体化のセバレータを用いた燃料電池スタックFにおけるコストは、燃料電池スタックCとほぼ同額であり、パッキングとセバレータと

を別部材とした燃料電池スタックDにおけるコストのおよそ半分である。従って、部品代では約50%のコストダウンが実現できる。

【0042】また、燃料電池スタックFにおいては、パッキングが一体化されている箇所の断面形状が凹形状となっていることから、パッキングのズレが殆ど生じない。このため、単位電池Eを積層して燃料電池スタックFを製作するために要する時間は約2.5日間となる。従って、燃料電池スタックCよりも更に短い時間で積層することができ、さらに飛躍的なコストダウンを達成できる。

【0043】(3) 第3の実施の形態

3-1. 構成

請求項1、請求項4及び請求項7記載の発明に対応する実施の形態を、図8を参照して以下に説明する。すなわち、本実施の形態は、燃料ガス用セバレータ20、酸化剤ガス用セバレータ30及び冷却用セバレータ40が、耐食性コーティングを施したステンレス(例えば、SUS316Lなど)から成り、外形寸法230×236mmである。そして、燃料ガス用セバレータ20、酸化剤ガス用セバレータ30及び冷却用セバレータ40において、パッキング50が一体化されている箇所の断面形状は、図8に示すように平らであり、パッキング接着用の高耐熱性両面接着テープ60(例えば、商品名:ダイタック、大日本インキ化学工業株式会社製)によって、各セバレータ20、30、40とパッキング50とが一体化されている。

【0044】これは、本実施の形態のように、金属に特殊な耐食性且つ導電性のあるコーティングをしたセバレータ20、30、40の場合には、上記の実施の形態で示した加硫接着技術の適用が困難であるため、パッキング50との一体化に、耐熱性で薄い両面テープを使用したものである。なお、パッキング50の材料としては、耐水蒸気性シリコーンゴム(例えば、東京ゴム製品工業株式会社製、ゴム硬度Hs60)を用いる。その他の構成は上記の第1の実施の形態と同様である。

【0045】3-2. 作用効果

以上のような本実施の形態の作用効果を、従来技術との比較試験の結果に基づいて説明する。

【0046】3-2-1. 試験対象の仕様

試験に用いた本実施の形態の単位電池をG、単位電池Gにより製作した燃料電池スタックをHとする。燃料電池スタックHは、単位電池Eを用いた以外は、燃料電池スタックCと同様の仕様とする。

【0047】3-2-2. 単位電池のガスリークチェック

かかる単位電池Gの製作後、まず、発電前に、上記の第1の実施の形態と同様の条件で、ガスの電池外部へのリークアウトチェックを行った。その結果、1時間後も燃料極系-酸化剤極系共に3ataを維持しており、ガス

のリークアウトは認められなかった。また、燃料極系-酸化剤極系のクロスリークチェックを、上記の第1の実施の形態と同様の条件で行った。その結果、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約4000ppmとなった。

【0048】3-2-3. 単位電池の発電試験

以上のような単位電池Gを配管・配線し、発電試験を行った。運転条件は、上記の第1の実施の形態と同様である。なお、開路電圧(OCV)の初期値は0.956Vであった。この条件下で連続発電を行い、2000時間後にOCVを測定したところ、0.954Vであり、初期値をほぼ再現した。この時点で一旦発電試験を中止し、上記に示すクロスリークチェックを同条件下で行ったところ、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約3800ppmとなった。このように、単位電池Gの試験でも、単位電池A、Bの結果をほぼ再現している。

【0049】3-2-4. 電池スタックのガスリークチェック

次に、燃料電池スタックHに関して、上記の第1の実施の形態と同様の条件で、発電前にガスの電池外部へのリークアウトチェックを行った。その結果、1時間後も燃料極系-酸化剤極系共に3ataを維持しており、ガスのリークアウトは認められなかった。また、燃料電池スタックHに関して、上記の第1の実施の形態と同様の条件で、燃料極系-酸化剤極系のクロスリークチェックを行った。その結果、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約4000ppmとなった。

【0050】3-2-5. 燃料電池スタックの発電試験

以上のような燃料電池スタックHを配管・配線し、発電試験を行った。運転条件は、上記の第1の実施の形態と同様である。なお、開路電圧(OCV)の200セル平均の初期値は0.954Vであった。この条件下で連続発電を行い、500時間後にOCVを測定したところ、0.953Vであり、初期値をほぼ再現した。この時点で一旦発電試験を中止し、上記に示すクロスリークチェックを同条件下で行ったところ、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約3800ppmとなった。このように、燃料電池スタックHによると、従来の仕様の燃料電池スタックDとほぼ同様の特性を再現した。

【0051】一方、パッキング一体化のセバレータを用

いた燃料電池スタックGにおけるコストは、パッキングとセバレータとを別部材とした燃料電池スタックDにおけるコストの約6割である。従って、部品代ではおよそ40%のコストダウンが実現できる。

【0052】また、単位電池Gを積層して燃料電池スタックHを製作するために要する時間は約3日間となる。従って、燃料電池スタックCと同様の日数で積層することができるので、トータルとして飛躍的なコストダウンを達成できる。

【0053】(4) 第4の実施の形態

請求項1、請求項2、請求項5及び請求項6記載の発明に対応する実施の形態を、図6を参照して以下に説明する。すなわち、本実施の形態は、バッキング50の材料として、H-NBR(水素化(水素添加)ニトリルゴム(例えば、東京ゴム製品工業株式会社製、ゴム硬度Hs60))を用いている。その他の構成は、上記の第2の実施の形態と同様である。

【0054】4-2. 作用効果

以上のような本実施の形態の作用効果を、従来技術との比較試験の結果に基づいて説明する。

【0055】4-2-1. 試験対象の仕様

試験に用いた本実施の形態の単位電池I、単位電池Iにより製作した燃料電池スタックJとする。燃料電池スタックJは、単位電池Iを用いた以外は、燃料電池スタックCと同様の仕様とする。

【0056】4-2-2. 単位電池のガスリークチェック

かかる単位電池Iの製作後、まず、発電前に、上記の第1の実施の形態と同様の条件で、ガスの電池外部へのリークアウトチェックを行った。その結果、1時間後も燃料極系-酸化剤極系共に3atmを維持しており、ガスのリークアウトは認められなかった。また、燃料極系-酸化剤極系のクロスリークチェックを、上記の第1の実施の形態と同様の条件で行った。その結果、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約3700ppmとなった。

【0057】4-2-3. 単位電池の発電試験

以上のような単位電池Iを配管・配線し、発電試験を行った。運転条件は、上記の第1の実施の形態と同様である。なお、開路電圧(OCV)の初期値は0.956Vであった。この条件下で連続発電を行い、2000時間後にOCVを測定したところ、0.955Vであり、初期値をほぼ再現した。この時点で一旦発電試験を中止し、上記に示すクロスリークチェックを同条件下で行ったところ、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約3400ppmとなった。このように、単位電池Iの試験でも、単位電池A、Bの結果をほぼ再現しており、クロスリークチェック量は更に低減している。

【0058】4-2-4. 電池スタックのガスリークチェック

次に、燃料電池スタックJに関して、上記の第1の実施の形態と同様の条件で、発電前にガスの電池外部へのリークアウトチェックを行った。その結果、1時間後も燃料極系-酸化剤極系共に3atmを維持しており、ガスのリークアウトは認められなかった。また、燃料電池スタックJに関して、上記の第1の実施の形態と同様の条件で、燃料極系-酸化剤極系のクロスリークチェックを行った。その結果、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約3800ppmとなった。

【0059】4-2-5. 燃料電池スタックの発電試験

以上のような燃料電池スタックJを配管・配線し、発電

10

試験を行った。運転条件は、上記の第1の実施の形態と同様である。なお、開路電圧(OCV)の200セル平均の初期値は0.955Vであった。この条件下で連続発電を行い、500時間後にOCVを測定したところ、0.955Vであり、初期値を再現した。この時点で一旦発電試験を中止し、上記に示すクロスリークチェックを同条件下で行ったところ、酸化剤極系出口でのヘリウム濃度は約3400ppmとなった。このように、燃料電池スタックJによると、従来の仕様の燃料電池スタックDとほぼ同様の特性を再現した。

20

【0060】一方、バッキング一体化のセバレータを用いた燃料電池スタックJにおけるコストは、燃料電池スタックDにおけるコストの約3/4である。従って部品代では約25%のコストダウンが実現できる。

30

【0061】また、燃料電池スタックJにおいては、バッキンが一体化されている箇所の断面形状が凹形状となっていることから、バッキングのズレが殆ど生じない。このため、単位電池Iを積層して燃料電池スタックFを作成するために要する時間は約2.5日間となる。従って、燃料スタックCよりも更に短い時間で積層することができ、さらに飛躍的なコストダウンを達成できる。

40

【0062】なお、本発明は、上記のような実施の形態に限定されるものではなく、各部材の材質、数、大きさ、形状等は適宜変更可能である。例えば、バッキングの材料としてEPMを用いてもよい。また、燃料ガス流路溝、酸化剤ガス流路溝、冷却水流路溝の本数、幅、形状等は、設計の段階で自由に変更可能である。また、単位電池の積層数も、自由に増減変更可能である。さらに、各請求項記載の発明の組み合わせも自由である。

【0063】

【発明の効果】以上説明してきたように本発明によれば、高性能を維持しつつも、製造時の作業性に優れ、製造コストを節約可能な固体高分子型燃料電池を提供することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の固体高分子型燃料電池の第1の実施の形態における単位電池の構成を示す断面図である。

【図2】図1の単位電池の分解斜視図である。

【図3】本発明の固体高分子型燃料電池の第1の実施の形態における酸化剤用セバレータの構成を示す平面図と、A-A断面図、B-B断面図、C-C断面図及びD-D断面図である。

【図4】比較例として用いた固体高分子型燃料電池における単位電池の構成を示す分解斜視図である。

【図5】図4の単位電池の断面図である。

【図6】本発明の固体高分子型燃料電池の第2の実施の形態及び第4の実施の形態におけるセバレータを示す平面図と、A-A断面図、B-B断面図、C-C断面図及びD-D断面図である。

【図7】図6のE部の拡大図である。

50

【図8】本発明の固体高分子型燃料電池の第3の実施の形態におけるセパレータを示す平面図と、A-A断面図、B-B断面図、C-C断面図及びD-D断面図である。

【図9】従来の固体高分子型燃料電池における膜電極複合体を示す断面図である。

【図10】図9の平面図である。

【図11】従来の固体高分子型燃料電池における単位電池を示す分解断面図である。第1

【図12】図11の単位電池に用いられるセパレータを示す平面図である。

【図13】図12のセバレー塔のX-X断面図である

【図14】図12のセバレータにパッキングを重ねた状態を示す平面図である。

【図15】図14のセパレータとパッキングのY-Y分解断面図である。

【図16】図11の単位電池を積層した燃料電池スタッ

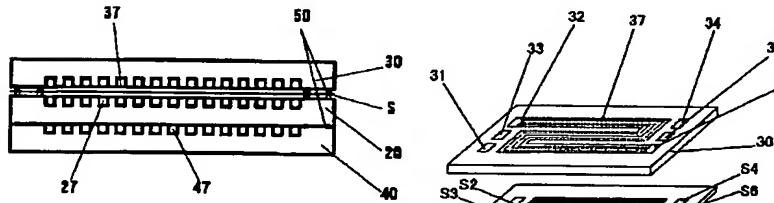
クを示す断面図である。

214 *Journal of Health Politics*

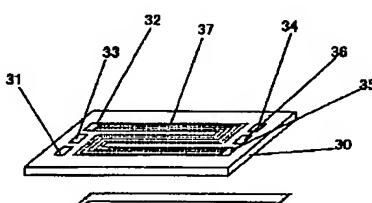
1

- * 1 …高分子電解質膜
- 2 …燃料極
- 3 …酸化剤極
- 4 …セバレータ
- 5, 27 …燃料ガス流路溝
- 6, 37 …酸化剤ガス流路溝
- 7, 21, 31, 41, S1 …燃料ガス供給孔
- 8, 24, 34, 44, S4 …燃料ガス排出孔
- 9, 22, 32, 42, S2 …酸化剤ガス供給孔
- 10, 25, 35, 45, S5 …酸化剤ガス排出孔
- 11, 23, 33, 43, S3 …冷却水供給孔
- 12, 26, 36, 46, S6 …冷却水排出孔
- 13 …パッキング
- 14 …単位電池
- 20 …燃料ガス用セバレータ
- 30 …酸化剤ガス用セバレータ
- 40 …冷却用セバレータ
- 47 …冷却水流路溝
- S …膜電極複合体

[図1]

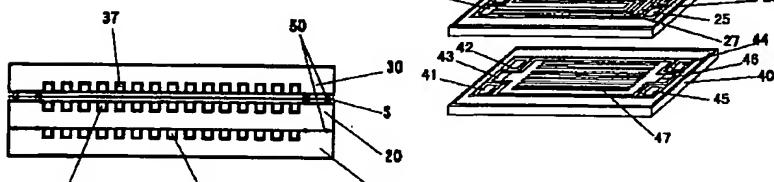


[図2]

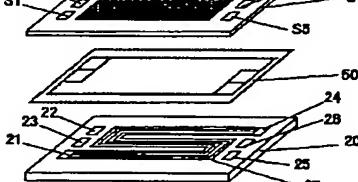


[図4]

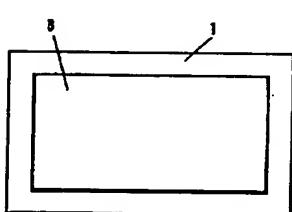
[図5]



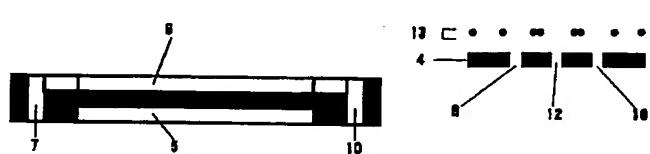
[圖 7]



[図10]

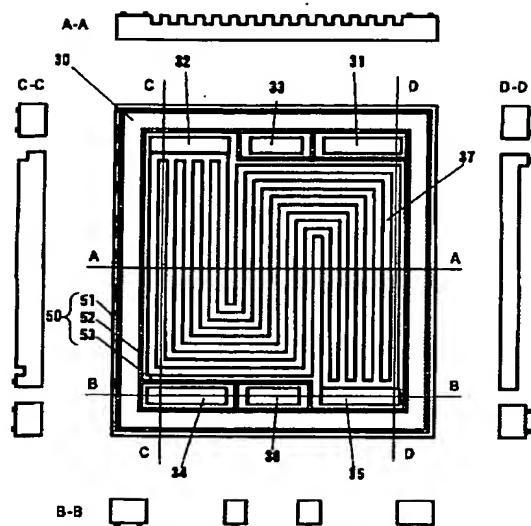


[図13]

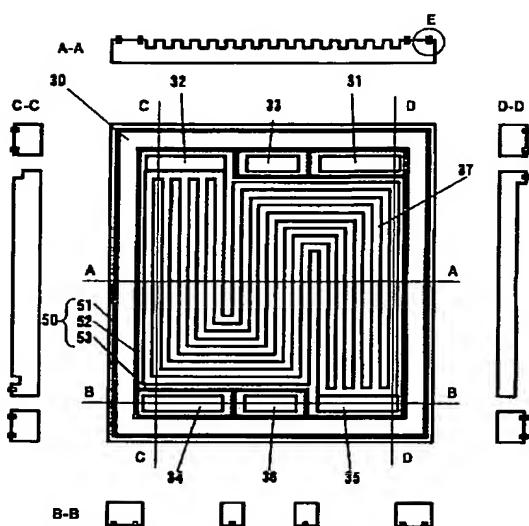


[図15]

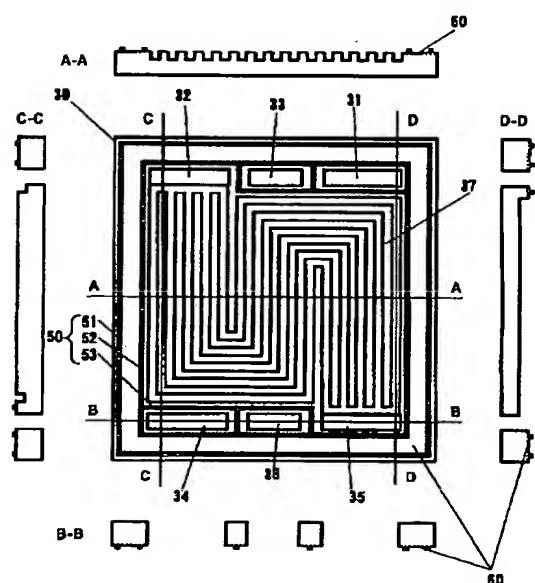
【図3】



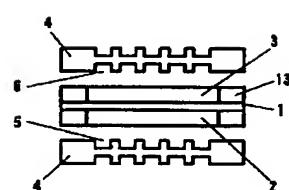
【図6】



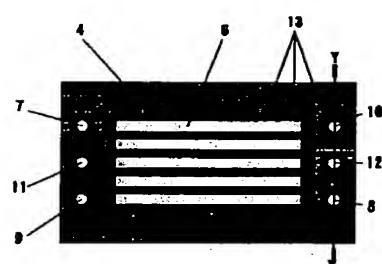
【図8】



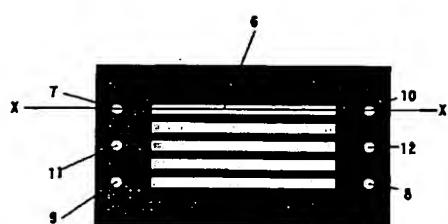
【図11】



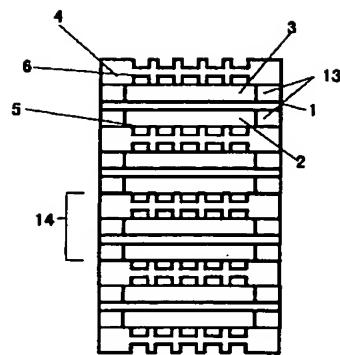
【図14】



【図12】



【図16】



フロントページの続き

(72)発明者 宗内 篤夫

神奈川県川崎市幸区小向東芝町1番地 株
式会社東芝研究開発センター内

(72)発明者 堀 美知郎

神奈川県川崎市幸区小向東芝町1番地 株
式会社東芝研究開発センター内
F ターム(参考) 5H026 AA06 CC03 CX08 EE18

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.